



成都西菱动力科技股份有限公司

与

中泰证券股份有限公司

**对《关于成都西菱动力科技股份有限公司
申请向特定对象发行股票的审核中心
意见落实函》之回复报告**

保荐人（主承销商）



中泰证券股份有限公司
ZHONGTAI SECURITIES CO.,LTD.

住所：山东省济南市经七路 86 号

二〇二二年八月

深圳证券交易所：

根据贵所于 2022 年 8 月 18 日出具的《关于成都西菱动力科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核中心意见落实函》（审核函〔2022〕020191 号）（以下简称“落实函”），成都西菱动力科技股份有限公司（以下简称“西菱动力”、“发行人”或“公司”）与中泰证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）对落实函所涉及的问题认真进行了逐项核查和落实，现回复如下，请予审核。

如无特别说明，本落实函回复所使用的简称或名词释义与《成都西菱动力科技股份有限公司向特定对象发行股票募集说明书（二次修订稿）》（以下简称“募集说明书”）中一致。

本落实函回复中的字体代表以下含义：

字体	释义
黑体加粗	落实函所列问题
宋体	落实函问题的回复
楷体加粗	对募集说明书等申请文件的修订、补充

在本落实函回复中，若合计数与各分项数值相加之和在尾数上存在差异，均为四舍五入所致。

目录

问题 1	3
------------	---

问题 1

根据回复材料，本次募投项目涡轮增压器主要应用领域为燃油汽车及混合动力汽车。2022 年上半年，发行人涡轮增压器实际销量为 5.65 万台。募投项目实施完毕后，预计新增涡轮增压器产能 20 万台/年，总产能将达到 80 万台/年。

请发行人结合汽车行业发展趋势、涡轮增压器市场前景及在手订单等情况，进一步说明发行人是否具备涡轮增压器产能消化能力，并结合行业发展趋势及产能扩张情况进行重大风险提示。

请保荐人核查并发表明确意见。

回复：

一、请发行人结合汽车行业发展趋势、涡轮增压器市场前景及在手订单等情况，进一步说明发行人是否具备涡轮增压器产能消化能力

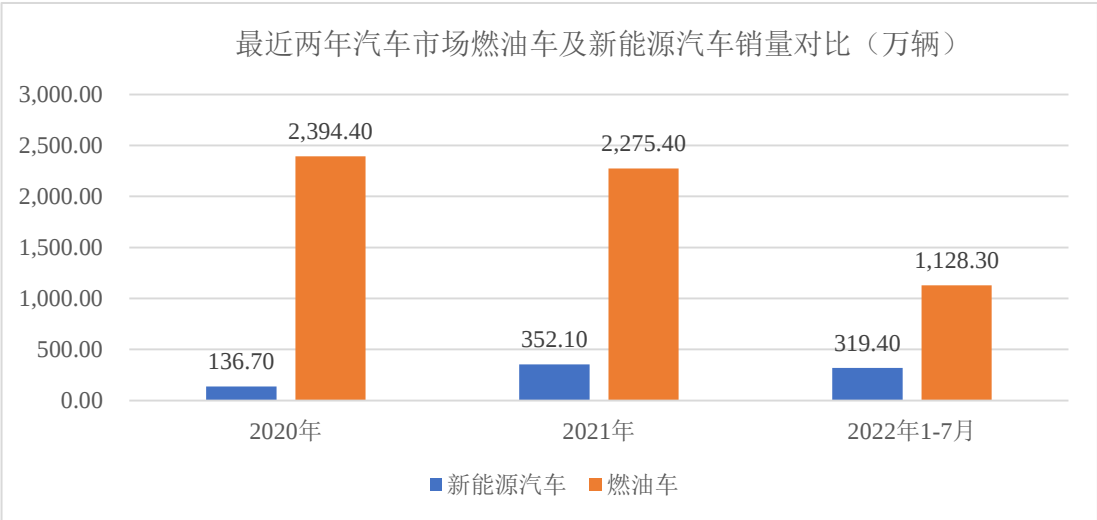
（一）新能源汽车与传统燃油车将呈现长期共存的局面

1、新能源车产销量快速提高，但依然处于发展初期

近年来，受国家政策的扶持鼓励、绿色环保的经济发展和生活理念影响，我国新能源汽车产销量保持着波动上升的趋势。2021 年我国新能源汽车产量达到 336.10 万辆，销量达到 350.72 万辆，同比增长 154.81%、165.10%。

新能源汽车的快速发展虽然给燃油汽车行业带来一定压力。但是，新能源汽车仍处于发展初期，续航能力、安全性、充电便捷性及充电速度等消费者关心的核心问题仍需较长的时间予以解决。相较于全球成熟的燃油车汽车工业体系，新能源汽车的广泛推广和完全渗透仍存在部分一定限制，包括：①纯电动汽车应用场景仍受电池续航能力影响较大，而充电设施的丰富依赖于各地公共基础设施投入和完善，此外，低温环境下电池续航能力会出现大幅衰减，短期内续航和里程焦虑无法彻底解决；②新能源汽车出现的失火、电控系统失灵等问题可能会降低消费者需求热情；③新能源车电池材料等价格上涨也会拉高造车成本，如 2022 年初碳酸锂价格较 2021 年初上涨超过 10 倍，新能源汽车核心零部件的成本的降低和性能的提升需要一定时间完成。因此，未来新能源汽车战略中，新能源汽车

在政策支持下的有序发展并不代表传统燃油车中短期内会淡出行业。根据中国汽车工业协会数据统计，2020 年、2021 年及 2022 年 1-7 月，国内燃油车销量分别为 2,394.40 万辆、2,275.40 万辆和 1,128.30 万辆，占汽车总销量比重平均值为 86.38%，依然占据绝对主导地位。



数据来源：中国汽车工业协会

2、当前及未来一定时期内，燃油汽车仍将是汽车市场的主要产品之一

相比新能源汽车，传统燃油车的技术成熟、续航里程长、上下游配套完善等优势，将使其在未来长时间内依然会拥有相当的市场占有率。此外，从能源供给体系的角度来看，石油和电力消费结构持续的调整优化，也预示着新能源汽车与传统燃油车将在科技创新中互相补充、长期共赢共存。

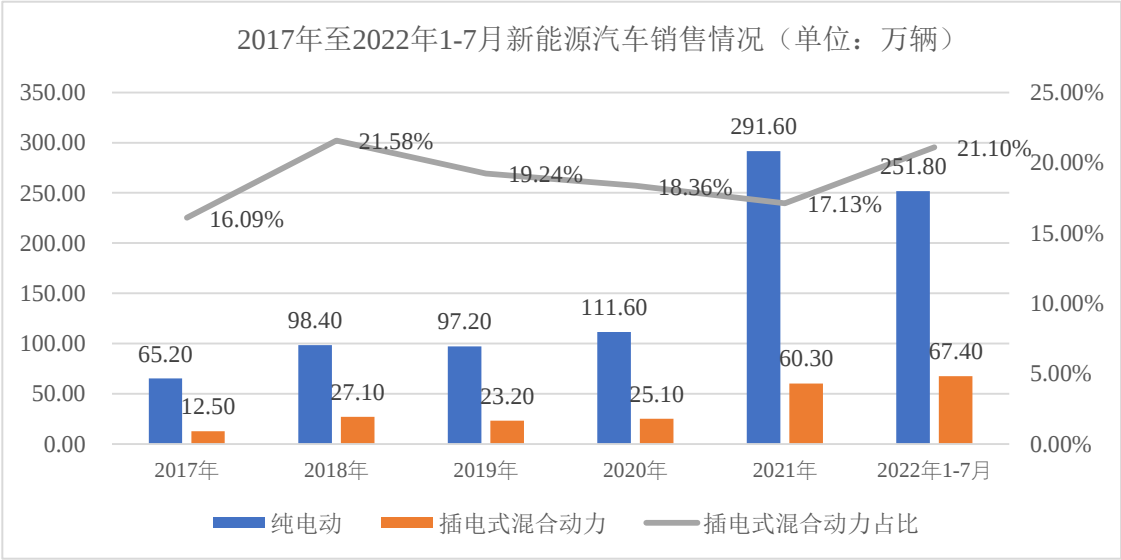
因此，当前及未来一定时期内，燃油汽车仍将是汽车市场的主流产品，掌握汽车发动机关键部件核心技术、具有成本优势和快速响应能力并且能生产顺应汽车行业节能减排部件的发动机部件生产企业，将会在竞争中获得更大的市场份额。同时在新能源汽车发展过程中，插电式混合动力汽车市场需求的增长，依然为汽车发动机零部件加工制造企业带来机遇。

（二）新能源汽车中的混动车型快速发展，为涡轮增压器产品留有较为充足的市场空间

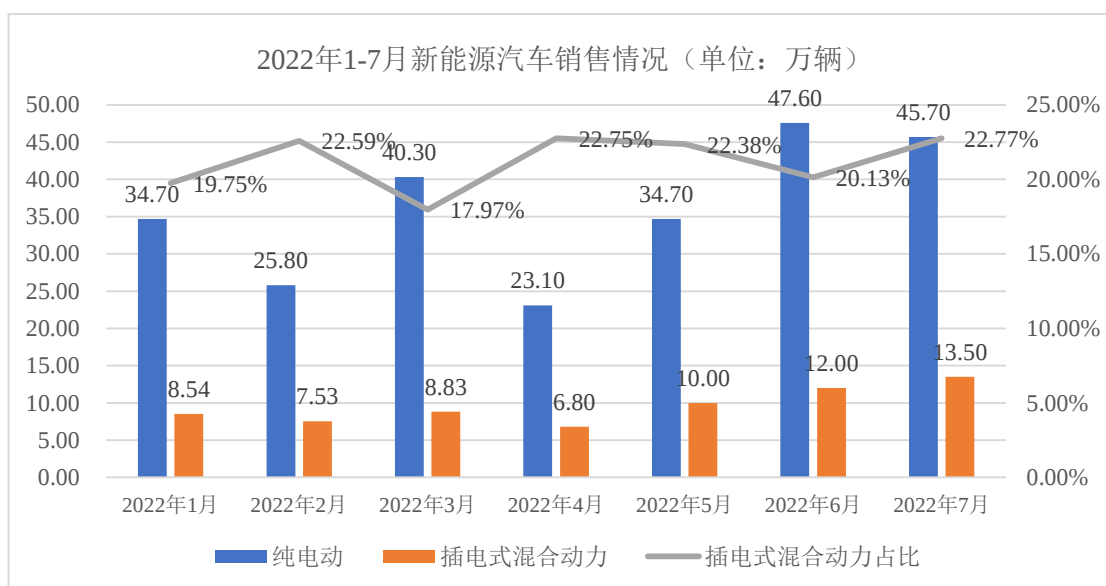
1、新能源车中多种技术路线并存，具有涡轮增压器需求的混动车型快速发展，未来新能源汽车市场的发展亦为涡轮增压器产品留有较为充足的市场空间

新能源汽车主要包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车及其他新能源汽车，其中，插电式混合动力汽车依靠燃油发动机和电动机的配合以驱动汽车行驶，纯电动汽车仅采用电池作为储能动力源。如上所述，纯电车在充电便捷、续航里程、安全性等多方面仍需长期持续改善，这也使得不少车厂和消费者选择混合动力车型作为替代。

根据中国汽车工业协会数据统计，国内新能源汽车销量由 2017 年的 77.70 万辆增长至 2021 年的 352.10 万辆，其中插电式混合动力汽车销量由 2017 年的 12.50 万辆增长至 2021 年的 60.30 万辆，各年复合增长率为 48.20%，占新能源汽车销量比例由 16.09%增长至 17.13%；2022 年 1-7 月，国内新能源汽车销量为 319.40 万辆，其中插电式混合动力汽车销量为 67.40 万辆，占比进一步提升至 21.10%。具体情况如下：



数据来源：中国汽车工业协会



数据来源：中国汽车工业协会

此外，根据 Clean Technica 网站的数据，2021 年全球新能源汽车（乘用车）销量达到近 650 万辆，同比增长 108%。其中有涡轮增压器配备需求的插电式混合动力汽车占比近 30%。

根据盖世汽车研究院预测，混合动力车型中搭载涡轮增压器的比例将更高于内燃车型，至 2025 年，混动车型的涡轮增压器配给率将达到 88%。因此，混合动力车型的增长，也将进一步推升涡轮增压器的渗透率。

2、在政策及成本变化等因素的综合推动下，2022 年以来插电式混合动力汽车市场迅速发展

根据 2020 年《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》的发展方向，纯电动汽车与插电式混合动力汽车被视为目前最为核心的两条技术路线，在汽车实现全面电驱动化目标的过程中，包括插电式混合动力在内的混合动力技术将发挥重要作用，2.0 版路线图明确提出混合动力是有效的节能汽车技术，插电式混合动力从政策面上已经被重视起来。

在政策推动下，2020 及 2021 年来国内插电混动车市场需求开始逐步提升，2022 年，插电式混合动力汽车迎来爆发期，2022 年 1-7 月插电式混动汽车销售 67.40 万辆，较 2021 全年增长 11.77%，占新能源汽车销量的比例由 17.13% 增长至 21.10%。主要系随着新能源汽车补贴逐步退出，加之纯电动车原材料价格上

涨，本土车企面临的成本压力日益加大，纷纷转变策略进入插电混动市场。

综上，随着本土车企进军插电式混合动力汽车市场，加之插电式混合动力技术路线在节能减排方面的能力被政策导向认可，预计插电式混合动力市场未来将迎来更大的爆发期，亦将为涡轮增压器产品提供充足的市场需求。

（三）汽车节能技术的广泛应用，涡轮增压器未来发展前景良好

1、从全球涡轮增压器市场发展情况看，汽车节能技术的广泛应用，推进涡轮增压器等具有节能属性零部件发展

随着全球汽车产业的不断发展，汽车产销量及汽车保有量持续增长，并由此加剧了能源紧张和节能环保问题。全球汽车产业转型升级势在必行，节能减排成为产业升级的重要方向之一，汽车生产和消费的主要国家和地区都制定了严格的指导政策及考核时间表。环保意识的提升和国六排放标准的全面实施，进一步推动了汽车节能减排技术的发展。

为应对这类问题，世界各国积极采取措施推动汽车节能技术发展，提升汽车燃油效率，轻量化、涡轮增压、气门控制、启停系统等技术均成为重要的发展方向，其中较为成熟稳定的涡轮增压技术的节能减排效果比较突出，涡轮增压器技术可以实现更小、更轻、具有更好燃油经济性和废气排放性能的动力系统，成为目前公认的提升燃油效率和加强节能减排的主要技术措施之一。涡轮增压器具有提高内燃机的功率、提升燃烧效率、降低燃油消耗、减少污染物排放的功能和效果。

根据盖瑞特 2021 年年报披露：根据 IHS、KGP 和 PSR 的预测，2021 年全球涡轮增压器的市场数量近 4,400 万台，市场规模近 100 亿美元；全球涡轮增压器市场数量预计将从 2021 年的约 4,400 万台增长至 2026 年的约 5,500 万台，其中汽油涡轮增压器的渗透率预计从 2021 年的 43% 增长至 2026 年的 54%。其中，欧洲作为汽车生产和消费的主要地区，节能减排成为产业升级的重要方向之一，根据霍尼韦尔发布的《全球涡轮增压市场预测》报告，欧洲以 79% 的涡轮增压器市场渗透率，居全球各地区涡轮增压器渗透率的最高位。

2、从国内涡轮增压器市场发展情况看，随着我国节能减排政策的制定与实施，涡轮增压器的配置率将不断提升

2016年12月23日，环境保护部、国家质检总局发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》，自2020年7月1日起实施。2020年4月29日，国家发展和改革委员会等11个部委联合发布了《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》（发改产业〔2020〕684号），调整国六标准实施时间，将轻型汽车国六排放标准颗粒物数量限值生产过渡期截止时间由2020年7月1日前调整为2021年1月1日前。国六标准尾气排放限值相较于国五标准大幅收严，为使汽车满足日益严苛的排放标准，通常需要从提升燃油品质、发动机机内净化、尾气后处理三个方面进行考虑和改进。涡轮增压技术的使用将有效改善进气、优化燃烧、减少有害尾气排放，是满足新时期节能减排要求的主要发展方向之一。

根据头豹研究院《2021年中国涡轮增压器行业研究报告》的数据测算口径，在中国市场方面，根据头豹研究院研究数据显示，2025年中国新增汽车有望达3,057.10万辆，其中具备潜在涡轮增压器需求的新车为2,712.70万辆，中国涡轮增压器的市场渗透率占比将从2020年的约50%增长至超88.7%。

涡轮增压器市场已形成寡头竞争局面，存在五大巨头：Honeywell（霍尼韦尔）、Cummins（康明斯）、BorgWarner（博格华纳）、MHI（三菱重工）、IHI（石播），这五大跨国公司占据了全球大多数的市场份额。而在中国国内涡轮增压器市场中，仍然处于外资企业垄断的局面。虽然当前我国涡轮增压器企业与国际巨头之间仍存在一定差距，但近年我国涌现出多家涡轮增压器及其部件供应商，如主营柴油机涡轮增压器总成的康跃科技（300391.SZ）、湖南天雁（600698.SH）和威孚高科（000581.SZ）及主营核心零部件涡轮壳及中间体等的科华控股（603161.SH）、贝斯特（300580.SZ）、无锡烨隆精密机械股份有限公司及无锡锡南科技股份有限公司等，在国内涡轮增压器行业快速发展的背景下，掌握核心技术、具备较高的产品质量、成本优势以及较快的生产响应速度的涡轮增压器企业将会充分受益。

（四）公司客户及在手订单情况

1、公司涡轮增压器业务板块经过多年的技术沉淀，已建立良好的客户资源，将不断新增相应发动机项目定点型号

公司涡轮增压器开发团队拥有多年的技术沉淀，在涡轮增压器战略研发及产业化过程中，公司逐步完成具体产品项目的研发及相应客户的开拓，预计未来产品订单将不断增长，包括：

（1）公司涡轮增压器产品已经应用于吉利汽车、航天三菱、江淮汽车、理想汽车、云内动力、比亚迪、奇瑞汽车、通用五菱、春风动力等多家客户共计 30 多款发动机的研发，并获得 17 款发动机的定点开发需求；

（2）获得定点开发需求的 17 款发动机型号中，吉利汽车、航天三菱、江淮汽车、理想汽车四家客户共计 5 款发动机型号已经开始批量供货，另有 5 款发动机型号预计将于 2022 年下半年开始逐渐批量供货，预计能带来较大的业务增量；

（3）公司已与部分主流的新能源混合动力车型客户进行了前期合作意向沟通，若实现相应型号产品的定点开发合作，预计将具备较大的潜在订单增量。

2、根据主要客户的计划采购量进行预估，预计公司涡轮增压器未来客户采购需求增长潜力较大

公司涡轮增压器的主要客户一般通过供应商平台下达未来 1-3 个月的计划采购量，公司将上述期间的计划采购量作为该期间的实际预测量，后续期间的预计销量在上述计划采购量的基础上，通过与客户进行邮件往来、电话沟通、实地拜访等日常交流中获取的信息综合判断，公司根据预计量制定排产计划。

仅考虑目前已批量供应涡轮增压器的吉利汽车、航天三菱、江淮汽车、理想汽车四家客户共计 5 款发动机型号，结合公司供应商关系管理系统中客户下达的采购计划量及公司根据定点协议对未来市场需求的判断，预计发行人涡轮增压器产品 2022 年及 2023 年销量分别为 35 万条和 65 万台，具体说明如下：

（1）上述测算仅考虑目前已取得订单并开始量产的发动机型号，预测数据较为谨慎

上述测算仅考虑目前已取得订单并开始量产的 5 款主要涡轮增压器总成产

品对应的 4 家客户向公司下达的采购计划量，结合上半年的实际销售量谨慎预测 2022 年全年销量约 35 万台；公司涡轮增压器产品无明显的季节性特征，预计将在 2022 年四季度达到相对稳定的产销规模，在国内疫情状况及汽车零部件市场未发生重大不利变化的情况下，2023 年将延续 2022 年四季度的销量，谨慎估计 2023 年销量为 65 万台。

截至 2022 年 7 月 31 日，公司已累计完成发货 6.18 万台，其中一季度发货 1.49 万台，二季度发货 4.69 万台，7 月份单月发货量为 2.78 万台，较上月增长 12.74%。前述四家客户提供的近期预计采购量情况如下：

单位：台

时间	2022 年 8 月	2022 年 9 月	2022 年 10 月
统计口径	四家客户的五款发动机型号	三家客户的四款发动机型号	三家客户的四款发动机型号
预计采购量	54,156	46,060	44,012

注：截至本落实函回复出具日，部分客户暂未提供 9 月份及 10 月份的预计采购量，因此各月统计口径与 8 月份存在差异。

（2）预测并未考虑其他开发推进中的发动机型号定点项目，预计未来量产后将进一步增加产品需求

上述预测数据仅考虑了公司目前已实现量产的 5 款主要涡轮增压器总成产品，除此之外，公司已获得 17 款发动机的定点开发需求中的另外 5 款发动机型号预计将于 2022 年下半年开始逐渐批量供货；此外，公司亦在与部分主流的新能源混合动力车型客户进行前期合作洽谈，结合未来新能源车中多种技术路线并存，混动车型发展快速的趋势，预计该批定点项目未来量产后将进一步增加涡轮增压器总成产品需求。

（3）涡轮增压器拥有较高的技术壁垒，针对不同发动机型号的产业化研发需要一定周期

涡轮壳的生产过程涉及模具设计研发、制芯铸造、精密机加工、产品检测等多方面工艺技术，产成品应用于发动机等汽车关键部件，对产品精度和质量要求严格，具有较高的技术标准和要求。下游各类车型发动机的转型升级，也在节能环保、新材料、轻量化、研发周期缩短等各方面给涡轮增压器制造商提出了更高

的技术要求，因此公司涡轮增压器产品完成相应型号发动机的定点开发需要、最终实现量产并满足客户采购需求，需要一定时间周期。

公司本次募投项目涡轮增压器扩产项目计划建设期 2 年，达产期 3 年，预计未来 5 年才可实现满产，因此公司涡轮增压器产能在爬坡过程中与公司新客户、新机型的不断开发、市场预计需求量的增长存在匹配过程，未来可实现产能的逐步消化，预计不会形成产能闲置。

（4）发动机型号的迭代需要过渡期，相应上游零部件的市场需求也有一定增长周期

2019 年以来，由于汽车排放标准由“国五”向“国六”阶段切换实施，汽车的汽油燃烧、尾气排放等标准更为严格，同时，随着各国排放标准不断升级，节能减排已经成为汽车行业发展趋势，推动汽车节能技术的快速发展。近几年世界主要汽车生产大国大力推进节能汽车的研发和推广，加快节能减排技术的推广，也在推动发动机型号的逐步升级，公司开发的涡轮增压器作为具体发动机型号项目的上游零部件之一，随着所匹配的发动机型号对原有型号标准的逐步迭代，也将呈现增长，因此公司对未来年度销量预测的增幅也符合市场的迭代变化，具备合理性。

综上所述，随着公司新客户的不断开拓，定点开发项目逐渐转入量产，在涡轮增压器市场需求增长的背景下，公司提出了新动能业务板块的战略规划，在原有客户基础上分阶段逐步开发涡轮增压器产品潜在市场，涡轮增压器产品订单将在该战略布局下持续增加，现有产能将无法满足市场需求。基于对未来市场、公司战略及客户销售规模的预估及该募投项目实施整体安排，公司合理预计募投项目产能利用率各年的提升水平，并可在实施第五年满产。充足的市场采购需求为本次募投项目涡轮增压器产品产能消化提供了良好的保障。

二、相关风险提示披露情况

结合行业发展趋势及公司本次涡轮增压器扩产项目的产能扩张，发行人已在募集说明书“重大事项提示”及“第六节 本次向特定对象发行股票相关的风险/五、项目风险/（二）募投项目产能消化风险”中补充披露如下：

公司本次募投项目建成后产能将相应提升。本次募投项目是根据近年来产业政策、市场环境和行业发展趋势等因素，并结合公司对行业未来发展的分析判断、客户提供的计划采购量等因素综合确定，公司 2022 年上半年客户涡轮增压器实际采购量为 5.65 万台，根据客户提供的计划采购量预计 2022 年、2023 年客户涡轮增压器实际采购量分别为 35 万台和 65 万台，产能增加规模合理。由于行业特点，公司一般根据客户实际装机量进行结算，客户提供的计划采购量并不构成客户的采购义务，与实际采购量可能存在一定偏差。

近年来，在国家政策的大力支持下，新能源汽车产业得到快速发展。根据中国汽车工业协会数据，2021 年全年，国内新能源汽车销量为 352.1 万辆，同比增长 157.5%，其中，纯电动汽车销量为 273.4 万辆，同比增长 173.5%。纯电动驱动的新能源汽车无需配备内燃机，亦无需配备涡轮增压器。如若未来纯电动汽车的配套基础设施、电池技术等方面取得有效突破，纯电动汽车的产销量快速增长，或者国家出台不利于燃油车发展的产业政策，均将对本次涡轮增压器扩产项目产能消化造成冲击。因此，本次募投项目建成投产需要一定时间，如果后续产业政策、市场需求、竞争格局等方面出现重大不利变化，或公司市场开拓能力不足、市场空间增速不及预期、客户提供的计划采购量与实际采购量差异较大等，本次募集资金投资项目新增产能将面临无法完全消化，甚至利用率较低、募投项目实施效果不达预期的风险。

三、保荐机构核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对本问题，保荐机构履行了以下核查程序：

1、取得并复核了涡轮增压器扩产项目对应的涡轮增压器产品的销售明细、入库明细；取得并复核了发行人涡轮增压器产品相关的定点协议、供应商物料平台采购计划、采购需求沟通截图及往来邮件；

2、查阅了涡轮增压器扩产项目相关业务的行业内公司公开资料及行业报告、市场分析资料等、了解同行业企业类似产品市场价格、查阅行业研究报告、访谈了发行人董事会秘书及涡轮增压器业务板块负责人等，以确认本次募投项目产能消化的措施及合理性。

（二）核查意见

经核查，保荐机构认为：

发行人涡轮增压器产品订单将在现有战略布局下持续增加，公司现有产能将无法_{无法满足}市场需求。基于对未来市场、公司战略及客户销售规模的预估及该募投项目实施整体安排，公司合理预计募投项目产能利用率各年的提升水平，并可在实施第五年满产，充足的市场采购需求为本次募投项目涡轮增压器产品产能消化提供了良好的保障。结合汽车行业发展趋势、涡轮增压器市场前景及预计采购量等情况，发行人具备涡轮增压器产能消化能力。

（本页无正文，为《成都西菱动力科技股份有限公司与中泰证券股份有限公司对<关于成都西菱动力科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核中心意见落实函>之回复报告》之盖章页）



发行人董事长声明

本人已认真阅读《成都西菱动力科技股份有限公司与中泰证券股份有限公司对〈关于成都西菱动力科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核中心意见落实函〉之回复报告》的全部内容，确认本次审核中心意见落实函的回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性和及时性承担相应法律责任。

发行人董事长： 魏晓林

魏晓林

成都西菱动力科技股份有限公司



（本页无正文，为《成都西菱动力科技股份有限公司与中泰证券股份有限公司对〈关于成都西菱动力科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核中心意见落实函〉之回复报告》之签字盖章页）

保荐代表人签字：

李庆星

李庆星

关峰

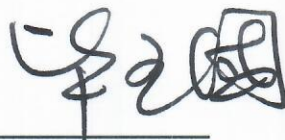
关 峰



保荐机构总经理声明

本人已认真阅读《成都西菱动力科技股份有限公司与中泰证券股份有限公司对<关于成都西菱动力科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核中心意见落实函>之回复报告》的全部内容，了解回复报告涉及问题的核查程序、保荐机构的内核和风险控制流程，确认保荐机构按照勤勉尽责原则履行核查程序，本次审核中心意见落实函的回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性和及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理：


毕玉国

